

LES VOILIERS ET LEURS GREEMENTS

AVANT PROPOS

Les chants de marins, qu'ils soient traditionnels ou contemporains, ont pour vocation principale de parler de sujets en rapport avec la marine au temps de la voile. Les navires, les gréements, les manœuvres et la vie des marins étant les thèmes les plus abordés.

Il n'est pas toujours facile pour bon nombre de personnes étrangères au monde maritime de mettre une image sur certains contenus de ces chants. Aussi dans ce petit article, je me propose de vous parler de certains bateaux traditionnels et de leurs gréements dont il est question dans nos chants. Parler de tous les vieux gréements demanderait l'écriture de plusieurs livres tant ils sont nombreux. Les éditions du Chasse-Marée ont consacré de nombreux ouvrages sur le sujet.

En ce qui concerne les bateaux, il faut dissocier les différentes activités pour lesquelles ils ont été conçus, la pêche, le commerce, la guerre. A chaque navire sera adapté un gréement qui non seulement dépendra de son activité mais aussi de la région d'appartenance et des conditions de navigation auxquelles il sera confronté.

D'une manière générale, on pourra trouver les voiles suivantes.

La voile au tiers



La voile à livarde



La voile à corne



La voile bermudienne



La voile carrée



La voile carrée autrefois la plus employée en Europe est remplacée depuis longtemps par les voiles au tiers et les voiles à corne, plus particulièrement sur les voiliers de pêche. De nos jours, on trouve encore des voiles carrées dans certains pays nordiques, sur la Loire, sur les grands voiliers sauvés de la déconstruction et répliques de grands voiliers.

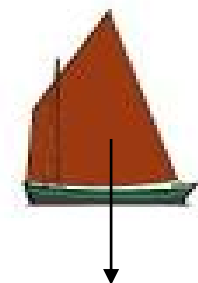
Avec l'augmentation de la taille des navires, le gréement a été fractionné afin de rendre les manœuvres plus faciles.

Les bateaux pour la pêche

C'est dans cette catégorie que l'on rencontre le plus grand nombre de types de gréements.

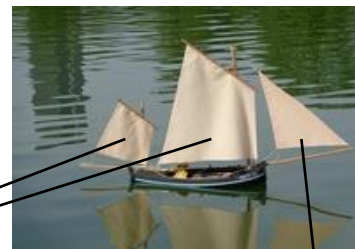
Dans les petites embarcations, on trouve les canots, les barques, les chaloupes (pontées ou non), les pinasses, les doris, pour les principales, beaucoup d'autres appellations existent en fonction des régions mais le gréement est à peu près identique. Elles effectuent une pêche côtière d'une durée de sortie de 1 à 4 jours maximum.

Canot à misaine



Voile au tiers

Canot à misaine et tape cul



tape cul

foc

Sur les canots à misaine, le mât, positionné très à l'arrière permet de dégager de la place pour le travail. Ce gréement simple peut être manœuvré par un seul homme.

Sur certains canots à misaine, comme celui de droite, un tape cul, positionné à l'extrême arrière nécessite l'ajout d'un foc pour compenser son effet. Ce type de gréement permet un réglage facile de la vitesse et participe à l'équilibre du

bateau. Parfois aussi, un hunier au tiers peut prendre place au dessus de la misaine.

Chaloupe

Euralie de Lézardrieux



Embarcation à deux mâts
2 voiles au tiers

Canot à livarde



voile à livarde

Le grément des chaloupes de pêche est l'un des plus répandus, le mât avant porte une voile au tiers portant le nom de misaine et le second, plus long est emplanté au milieu du bateau et reçoit une seconde voile au tiers plus importante appelée taillevent.

Certaines chaloupes, plus grandes, généralement pontées, grément aussi un foc amuré sur un bout dehors et un hunier au tiers au dessus du taillevent.

Chaloupe La Belle de Vilaine de Billiers



Hunier au tiers

taillevent

misaine

foc

Parmi les bateaux de plus grande taille

Le Sinagot

C'est un petit voilier à deux mâts caractéristique du petit port de Séné. Il est gréé avec des voiles au tiers. Il était utilisé pour la pêche et le cabotage dans le golf du Morbihan.

Joli Vent de Séné



Flambart

Ar Jentilez Perros Guirec

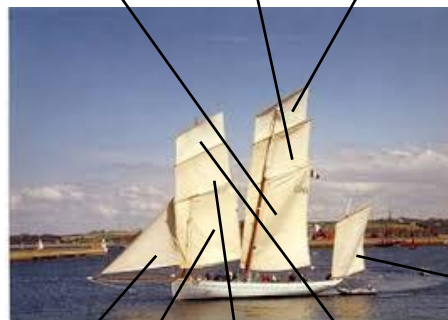


taillevent
misaine
hunier
foc

Bisquine

La Granvillaise Granville

taillevent grand hunier grand rikiki



foc misaine petit hunier petit rikiki

tape cul

Le terme Flambart est utilisé pour désigner un gréement au tiers avec foc, misaine, taillevent et hunier, il se démarque de celui des chaloupes pontées par l'ajout d'une bôme de taillevent débordant largement sur l'arrière du bateau. Ils ont un tableau arrière, on les nomme bateau à cul carré. Le gréement flambart peut se retrouver sur des bateaux de tailles très différentes. On peut le trouver sous l'appellation de Lougres, dragous, plattes. Le gréement bisquine est composé de deux ou trois mâts portant misaine, hunier, perroquet, taillevent, tape cul, et d'un très grand bout dehors portant un grand foc. Ce sont des voiliers très puissants, puissance utile pour le dragage des coquillages l'une de ses activités. Il est armé par 5 à 7 marins. Ce navire est considéré comme l'un des plus beaux voiliers de travail. On peut en admirer deux répliques, la GRANVILLAISE de Granville et la CANCALAISE (sur laquelle certains d'entre nous avons navigué) de Cancale.

Les sloups, les cotres

Aujourd'hui, on nomme sloup un bateau dont le gréement se compose d'un seul mât portant une grande voile à corne et un bout dehors portant un foc, le cotre, quant à lui, porte en plus une trinquette. Autrefois, les pêcheurs ne faisaient pas cette différence et utilisaient l'un ou l'autre terme suivant la région. Pour certains, les sloups et les cotres sont des bateaux à un mât portant une grande voile à corne, un ou deux focs et parfois un flèche.



Foc trinquette

Flèche

grande voile à corne

2 Exemples : **Dalh Mad** sloup de bornage et **Amzer'Zo** còtre à corne

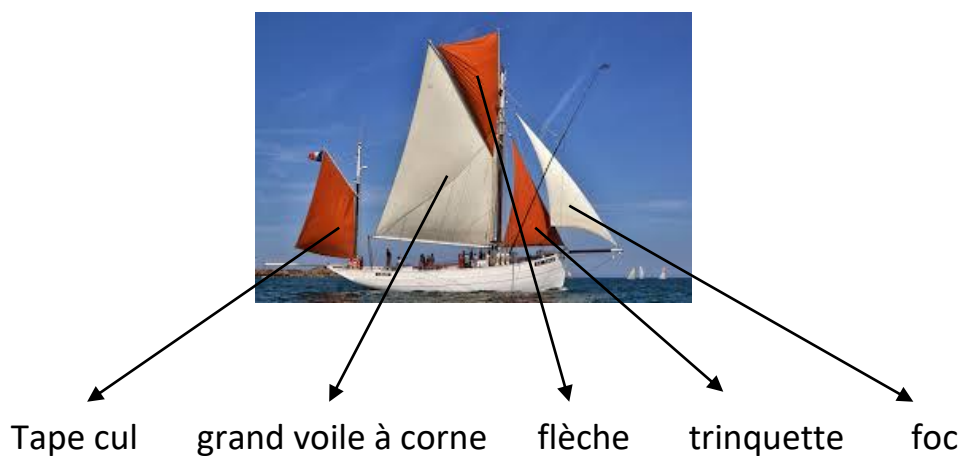
Le Dundée thonier

Sensiblement identique à celui du cotre, le dundée est un voilier avec un seul mât portant une grande voile à corne surmontée d'un flèche ou hunier, à l'arrière un petit mât implanté sur la voute portant un tape cul à corne. A l'avant, on trouve une trinquette et un foc.

Ces navires pêchaient au large le thon, pour cela deux tangons équipés de lignes étaient déployés sur chaque bord. Certains étaient équipés de viviers pour pêcher la langouste, ils descendaient, pour certains jusqu'aux côtes de Mauritanie.

Le BICHE est le dernier représentant des dundées thoniers, on peut le voir au musée maritime de Douarnenez.

Dundée thonier **Biche**



Les grands voiliers de pêche

Les goélettes franches, les goélettes à hunier

Ces élégants voiliers ont toujours une taille supérieure à 25 mètres.

Goélette franche



Focs
Voile de flèche
misaine
grand voile

Goélette à hunier



grand voile
Voile de flèche
misaine
hunier
focs

Sur la goélette à hunier, le flèche du mât de misaine est remplacé par un ou plusieurs huniers. **L'Etoile Marine** de Saint Malo est une goélette à Huniers. Ces goélettes, surtout celles à huniers ont été utilisées en Islande pour la pêche à la morue. Le gréement pouvait aussi comporter une trinquette.

Le Linden de Marie Hamn (Finlande)



Goélette à 3 mâts

Le Marité Granville



Trois mâts goélette

Sur le trois mâts goélette, le mât de misaine porte un phare carré.

Les trois mâts goélette étaient surtout employés pour la pêche à la morue sur les grands bancs de Terre-Neuve.

Le trois mâts terre-neuvier

Ces trois mâts de Fécamp étaient utilisés pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Ils étaient gréés en trois mâts barque.

La différence entre un trois mâts carré et un trois mâts barque est que le trois mâts barque ne porte pas un phare carré sur son mât d'artimon mais une brigantine et un flèche.

La Fraternité de Fécamp



Une petite précision concernant la pêche à la morue

En Islande, la pêche était pratiquée à partir du bord, la goélette était mise en dérive, les pêcheurs, alignés sur le bord au vent, pêchaient en utilisant des lignes à main.

A Terre-Neuve, le voilier était à l'ancre, les pêcheurs allaient poser des lignes à quelques centaines de mètres du navire à bord de doris. Celle-ci partaient dans toutes les directions, le navire étant le point central.

Les bateaux pour le commerce

Le cabotage, le bornage

Le cabotage est le transport maritime à courte distance entre des ports. Le bornage désigne un armement à la navigation côtière limitée géographiquement autour du port d'armement. Les limites étant fixées par les Affaires Maritimes, elles sont de quelques dizaines de miles.

Le bornage était une activité très pratiquée en Bretagne, elle permettait de ravitailler en marchandises diverses les îles, les villes situées à l'intérieur des estuaires et des terres comme Landerneau, Quimper, Chateaulin.....

Navire pour le cabotage et le bornage

Le Chasse-marée

Leur nom vient du fait que ces bateaux allaient rejoindre en mer les pêcheurs de sardines pour prendre leur cargaison de poissons et la ramener rapidement sur les lieux de vente.

Le Chasse-marée est une grande chaloupe grée en lougre. C'est un gréement à trois mâts et voiles au tiers, c'est le navire de taille moyenne le plus utilisé pour le cabotage notamment en Bretagne. Il est très rapide. Il possède un arrière rond mais pas toujours, notamment le chasse-marée de Pont Aven.

Le Lougre

C'est un gréement à trois mâts et voiles au tiers, il se caractérise par son arrière à voute. Certaines grosses unités ont pratiqué la pêche à la morue en Islande. Il a été remplacé par le dundée, navire plus performant et plus maniable. Le CORENTIN est une réplique de lougre, on peut le voir à Quimper.

La Belle Angèle de St Malo



Chasse-marée

Le Corentin de Concarneau



lougre

La gabare

Navire apprécié pour ses qualités nautiques, ses qualités de chargement et sa robustesse. Il peut avoir de un à trois mâts. Il porte grande voile à corne, flèche, tape cul, trinquette et foc. Ce navire a connu de perpétuelles évolutions. Au cours des XVIIIe et XIXe siècle, leur réputation de très bons

bateaux a fait que de nombreux explorateurs les ont utilisés. On peut voir une des dernières représentantes de ce type de gréement NOTRE-DAME DE RUMENGOL en rade de Brest.

Le Brick

Navire à deux mâts, un grand mât et un mât de misaine plus petit, portant des phares carrés, une brigantine, trinquette et focs. C'est un navire rapide et maniable très utilisé de la fin du XVIIe siècle, au XVIIIe siècle et jusqu'à la première moitié du XIXe siècle. Ce navire était utilisé pour le cabotage et le long cours. De même, c'était le navire de prédilection des pirates et corsaires.



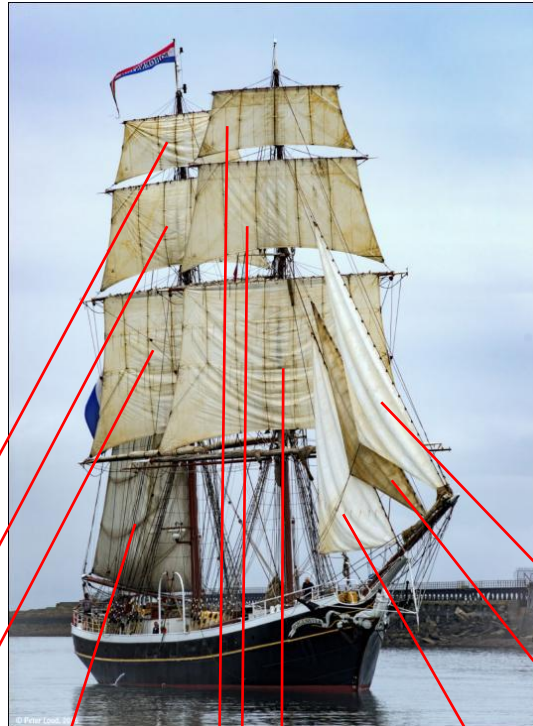
Gabare

Notre Dame de Rumengol



Brick

Le Rouge et Noir



Grand Perroquet Brigantine Petit Perroquet Trinquette Foc Clinfoc
Grand Hunier Petit Hunier
Grand Voile Misaine

Toutes ces voiles ne sont pas déployées en même temps, les voiles sont établies en fonction de deux allures principales à savoir vent arrière ou vent latéral.

Dans ces activités de bornage et de cabotage, il y avait aussi des dundées, des cotres, des goélettes, des caboteurs à voiles latines, à voiles à livarde.....

Les grands voiliers de commerce

Pour le commerce au long court, il y avait une multitude de navires. Parmi ceux-ci on retrouve les bricks, les 3 et 4 mâts carrés et plus. Les 3 et 4 mâts barque, les grandes goélettes à 2,3 ou 4 mâts. Les Clippers.

Quelques exemples

Le Tre Kronor



Brick

Le Libertad



Trois mâts carré

Le Belem



Trois mâts barque

Le Marité



Trois mâts goélette

Le linden



Goélette à trois mâts

Le Wiking



Quatre mâts barque

France



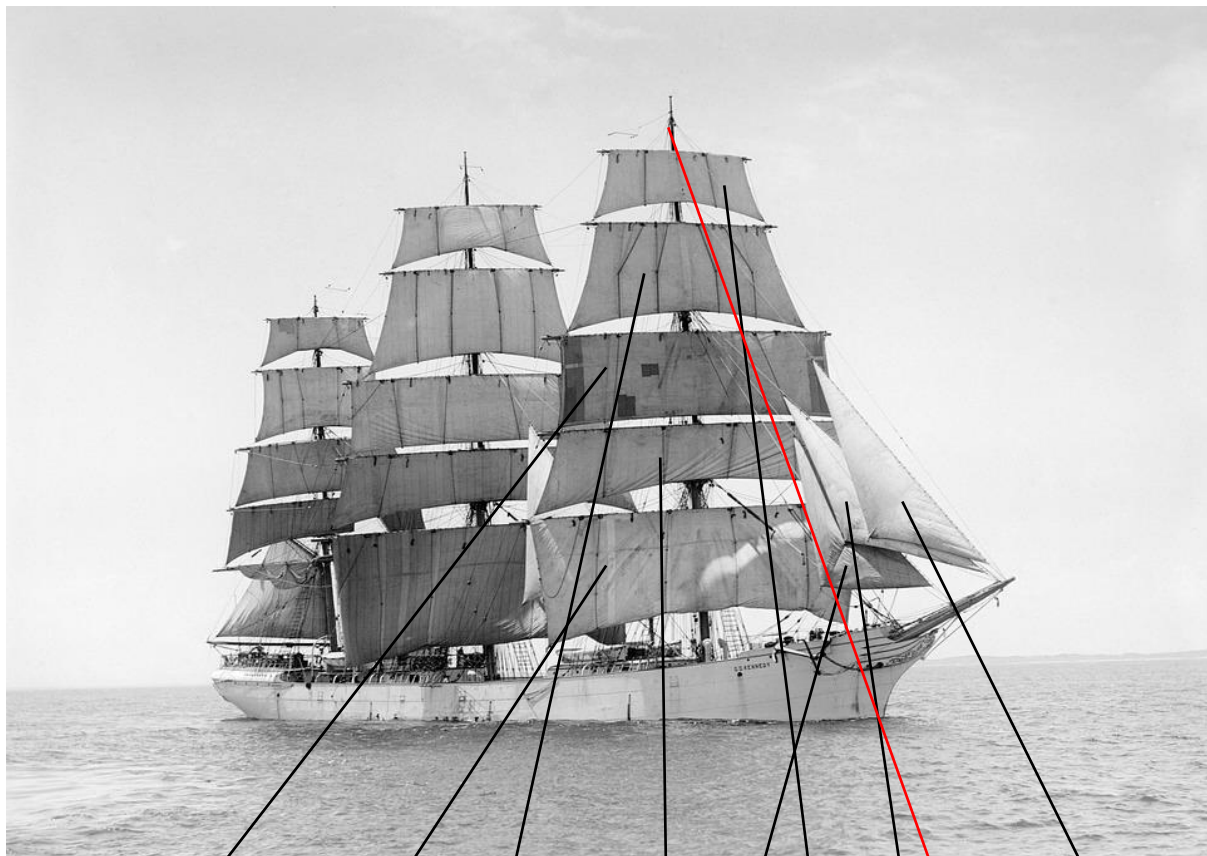
5 mâts carré

Jame Pierce

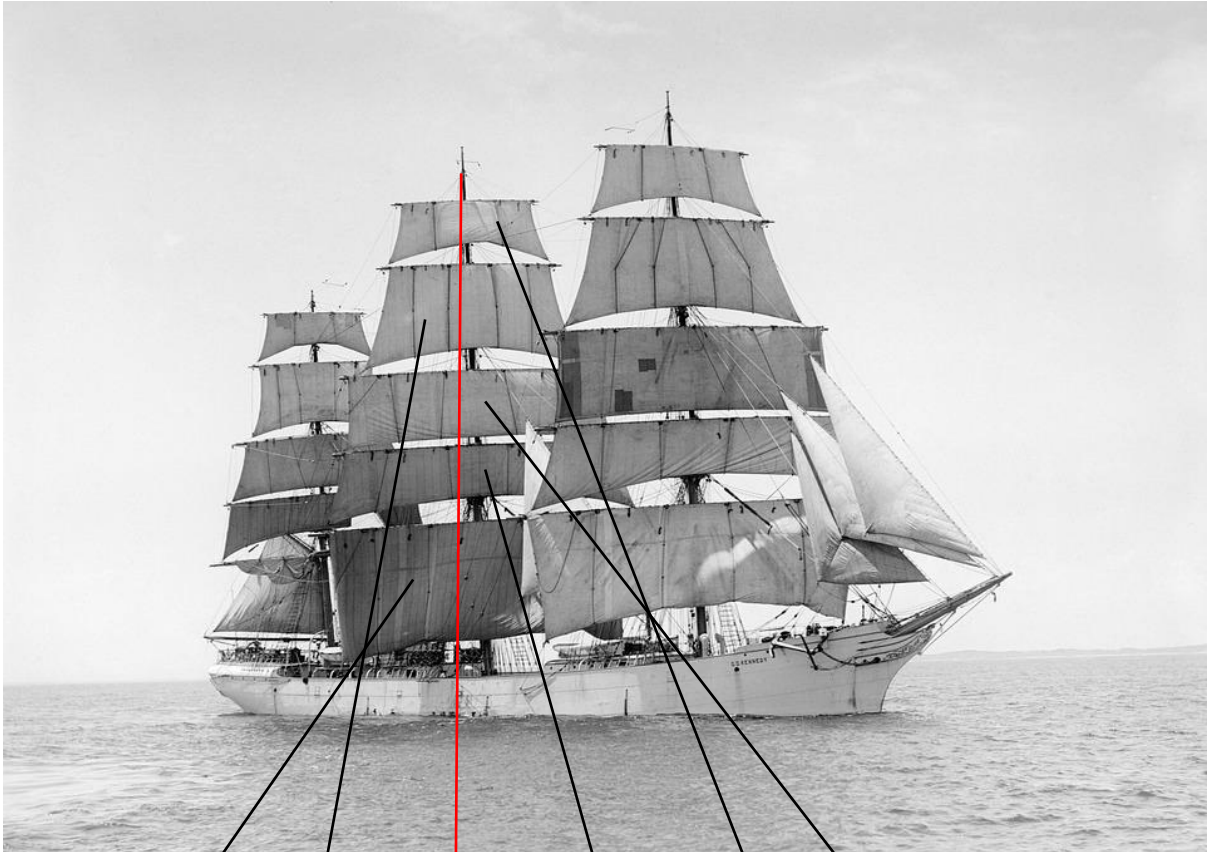


Goélette à 5 mâts

GREEMENT 3 MATS CARRE



- Petit hunier volant
- Misaine
- Petit perroquet
- Petit hunier fixe
- Petit foc
- Petit cacatois
- Grand foc
- Clin foc
- Mât de Misaine



Grand Mât

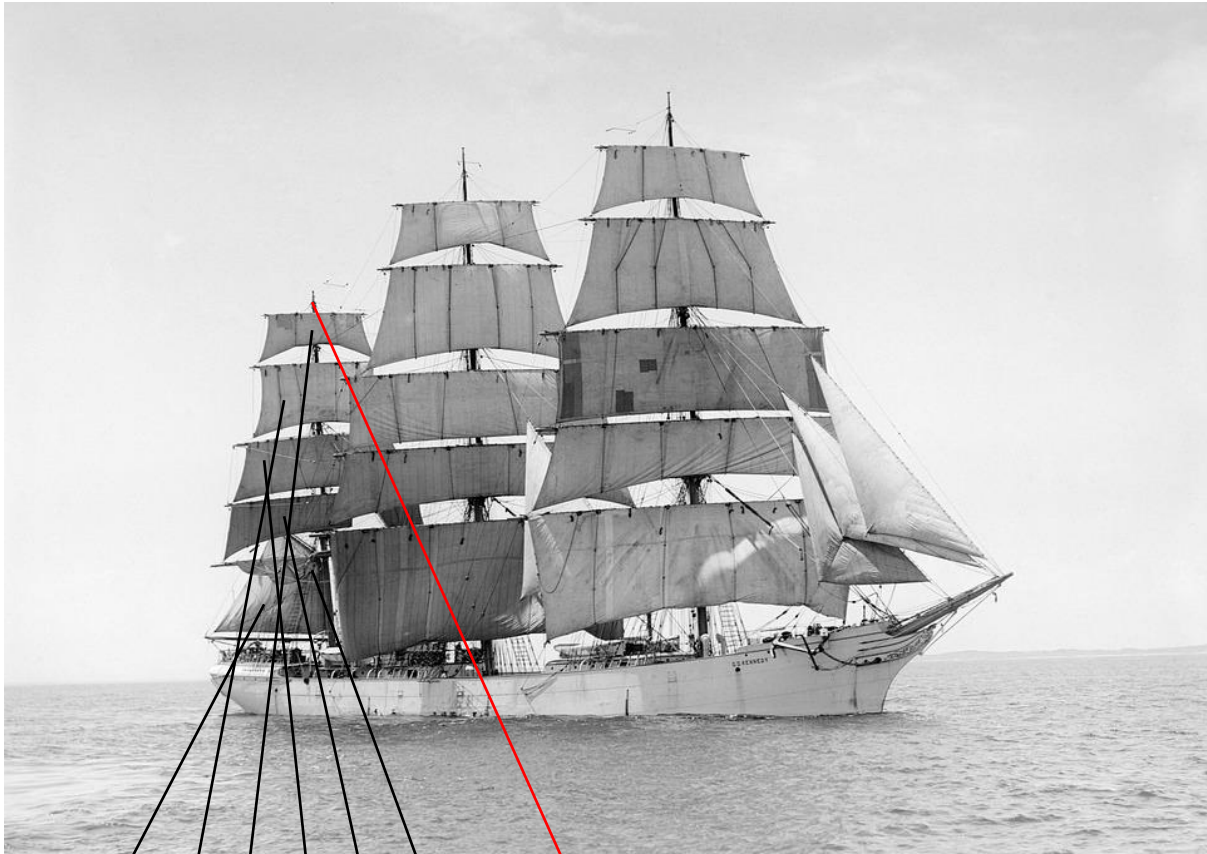
Grand voile

Grand perroquet

Grand hunier fixe

Grand hunier volant

Grand cacatois



- Mât d'Artimon**
- Brigantine**
- Perruche**
- Artimon (ferlée sur sa vergue)**
- Perroquetde fougue**
- Volant de Perroquet de fougue**
- Cacatois de Perruche**

Les voiles d'étai (une seule est visible)

Entre le mât de misaine et le grand mât : La Pouillouse, Voile d'étai de perroquet, Voile d'étai de cacatois.

Entre le grand mât et le mât d'artimon : Foc d'artimon, Marquise, Diablotin.

Les Clippers

Les clippers sont certainement les meilleurs voiliers jamais conçus. Ce sont aussi les plus rapides grâce à une voilure importante et une coque effilée en bois ou en acier. C'est sur la côte Est Américaine que les premiers furent construits. Ils avaient un gréement à trois mâts ou quatre mâts avec des phares carrés ou des voiles auriques, ce qui en faisaient des trois ou quatre mâts carré ou des trois ou quatres mâts barque.

Ils mesuraient 60 à 70 mètres de long, avaient un peu moins de 1000 tonnes de port en lourd. Ils avaient une vitesse de 9 à 10 nœuds avec des pointes pouvant atteindre 15 à 16 noeuds. Ils ont fréquenté tous les océans, passant régulièrement les trois caps, transportant toutes sortes de cargaisons à travers le monde. L'équipage était composé d'une trentaine d'hommes.

Un des derniers exemplaire est la **Cutty Sark**, il est basé au bord de la Tamise dans la banlieue de Londres.



Les voiliers de guerre

Là aussi on trouve de nombreux types de navires en fonction de leur taille, leur gréement, leur armement et leur fonction au sein de la flotte. Depuis Louis XIV, les navires de ligne sont classés en 5 rangs dans le but d'avoir une cohésion au niveau du tonnage, de la vitesse et de la puissance de feu.

Quelques types de navires

Le cotre corsaire



Le Renard de St Malo

Non classé, ce type de navire, rapide, maniable était utilisé pour l'attaque de petits navires de guerre et de navires de commerce. Il existe de nos jours une réplique que l'on peut voir à Saint Mâlo, **Le Renard**. Réplique d'un navire corsaire de **Surcouf**.

L'Aviso Goélette



La Recouvrance de Brest

Navire rapide, de faible tonnage, bien toilé et faiblement armé destiné à servir de liaison pour le commandement et à assurer les communications, surveiller les côtes, acheminer le courrier, les colis et les ordres. Navire non classé. Une réplique existe, basée à Brest. **La Recouvrance.**

Certains d'entre nous avons navigué sur ce navire

La corvette



La Capricieuse

C'est un petit navire de guerre léger et rapide de catégorie intermédiaire entre le brick et la frégate. Ce sont principalement des trois mâts carrés. Non classé.

La Frégate



L'Etoile du Roy St Malo



L'Hermione Rochefort

Les frégates se situaient entre le vaisseau et la corvette. Elles étaient à la pointe du progrès et étaient bon marcheur avec une vitesse de 12 nœuds.

Dans leur catégorie, les frégates étaient classées en fonction de deux critères.

- Le nombre de canons embarqués.

- Le calibre des canons de la première batterie exprimé par la masse de leurs boulets en livres. Boulets de 6, 8, 12, 18 et 24 livres. Elles ne participaient pas directement au combat mais par le jeu de signaux, elles permettaient la transmission des ordres et des messages.

En temps de guerre, elles effectuaient des missions de reconnaissance, de liaison . Convoyaient les ordres et les messages, escortaient les convois de navires de commerce et attaquaient ceux de l'ennemi. Elles pouvaient rivaliser avec un vaisseaux de ligne de dernier rang.

On peut admirer deux réplique de frégate, L'Etoile du Roy à Saint Mâlo et L'Hermione à Rochefort.

Le vaisseau



Le HMS Victory

Les voiliers, dits vaisseaux de ligne, étaient caractérisés par le fait qu'ils combattaient principalement avec leur artillerie principale. Le terme de ligne venait de la tactique adoptée lors des combats. Les navires d'une même flotte se suivaient en file indienne, ce qui leur permettait d'utiliser au maximum leur puissance de feu et éviter les tirs fratricides.

En France, sous le règne de Louis XIV, ces navires vont être classés en 5 rangs en fonction de leur volume en tonneaux, du nombre et de la puissance des canons embarqués. Certaines frégates ayant un armement équivalent à des vaisseaux plus anciens feront partie de ce classement.

Voici résumé les quelques navires et leurs gréements dont il est question dans les chants de marins que nous interprêtons comme « le grand mât veut de la route, hisse les huniers, les trois caps.....

Thierry KLEIN